MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

803

Na temelju članka 17. stavka 7. Zakona o cestama (»Narodne novine« br. 84/2011, 22/2013, 54/2013, 148/2013 i 92/2014), ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u suglasnosti s ministrom nadležnim za graditeljstvo i prostorno uređenje donosi

PRAVILNIK
O BICIKLISTIČKOJ INFRASTRUKTURI

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom propisuju se osnovna načela planiranja te elementi za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture.

Članak 2.

Osnovni pojmovi

U ovom Pravilniku u uporabi su pojmovi sa sljedećim značenjem:

(1) »*prometna površina*« je javna ili druga površina uređena ili namijenjena za promet i/ili parkiranje,

(2) »*javna prometna površina*« je javna površina namijenjena za promet i/ili parkiranje,

(3) »*prometnica*« je javna prometna površina namijenjena za prometovanje,

(4) »*biciklistička cesta*« je prometnica namijenjena za promet bicikala, s izgrađenom i uređenom kolničkom konstrukcijom izvan profila ceste i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom,

(5) »*biciklistički put*« je prometnica namijenjena za promet bicikala bez izgrađene kolničke konstrukcije i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom,

(6) »*biciklistička staza*« je prometnica namijenjena za promet bicikala, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom,

(7) »biciklistička traka« je dio kolnika namijenjen za promet bicikala, označen odgovarajućom prometnom signalizacijom,

(8) »biciklističko-pješačka staza« je prometna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom,

(9) »cesta za mješoviti promet« je prometna površina po kojoj se zajednički odvija biciklistički i motorni promet,

(10) »biciklistička ruta« je pravac kojim se vodi biciklistički promet i koja je označena propisanim prometnim znakom. Biciklističku rute čine biciklističke prometnice i ceste za mješoviti promet.

Članak 3.

Biciklistička infrastruktura

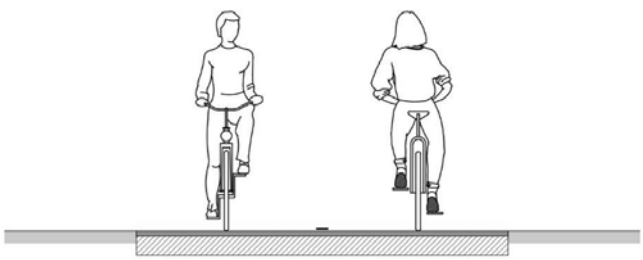
(1) Biciklističku infrastrukturu čine:

1. Biciklističke prometnice:
– biciklističke ceste;
– biciklistički putovi;
– biciklističke staze;
– biciklističke trake;
– biciklističko-pješačke staze;
2. Prometna signalizacija i oprema;
3. Parkirališta za bicikle i njihova oprema;
4. Spremišta za pohranu bicikala;
5. Sustavi javnih bicikala.

(2) Biciklistički promet može se odvijati i cestom za mješoviti promet.

Članak 4.

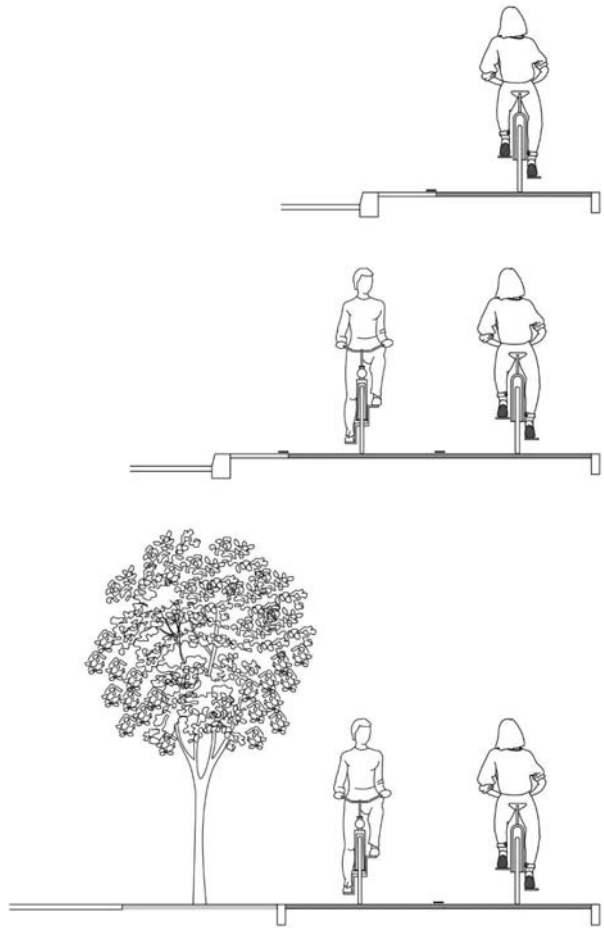
(1) Biciklistička cesta je prometnica namijenjena za promet bicikala s izgrađenom i uređenom kolničkom konstrukcijom izvan profila ceste. Završni sloj kolničke konstrukcije biciklističke ceste izvodi se od materijala koji zadovoljavaju kriterije nosivosti i hvatljivosti (asfalta, betona i drugi) (Slika 1.).



Slika 1. Biciklistička cesta

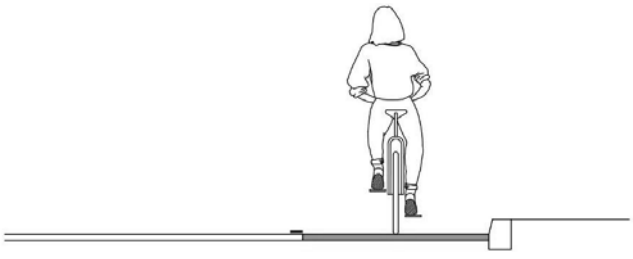
(2) Biciklistički put je prometnica s uređenom površinom izvan profila ceste namijenjena za promet bicikala. Biciklistički put izvodi se od šljunka ili sličnih materijala.

(3) Biciklistička staza je prometnica namijenjena za promet bicikala, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom. Biciklistička staza može biti izvedena kao jednosmjerna ili dvosmjerna, visinski ili tlocrtno odvojena od kolnika uz primjerenu širinu zaštitnog pojasa u odnosu na motorni promet (Slika 2.).



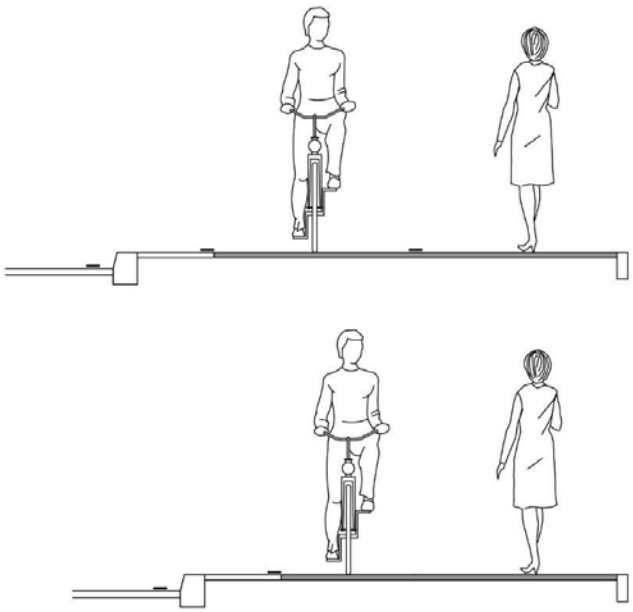
Slika 2. Vrste biciklističkih staza

(4) Biciklistička traka je dio kolnika namijenjen za promet bicikala, označen odgovarajućom prometnom signalizacijom. Biciklistička traka je od prometne trake odvojena razdjelnom crtom. Biciklistička traka u pravilu je namijenjena jednosmjernom prometu biciklista i izvodi se uz desni rub kolnika (Slika 3.).



Slika 3. Biciklistička traka

(5) Biciklističko-pješačka staza je prometna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom (Slika 4.).



Slika 4. Biciklističko-pješačka staza

(6) Cesta za mješoviti promet je prometnica površina po kojoj se zajednički odvija biciklistički i motorni promet. Takve dionice cesta u skladu s ovim Pravilnikom potrebno je dodatno označiti prometnim znakovima i oznakama na kolniku kojima se vozači motornih vozila upozoravaju na pojavu biciklista u prometu.

II. PLANIRANJE BICIKLISTIČKE INFRASTRUKTURE

Članak 5.

(1) Pri planiranju i projektiranju biciklističke infrastrukture potrebno je primjenjivati načela:
– sigurnosti,
– ekonomičnosti,
– cjelovitosti,
– izravnosti,
– atraktivnosti.

(2) Sigurnost biciklističke infrastrukture potrebno je osigurati planiranjem, projektiranjem i građenjem na način da usvojena rješenja udovoljavaju sigurnosnim zahtjevima prema dostignućima i pravilima struke.

(3) Ekonomičnost biciklističke infrastrukture pri projektiranju i izgradnji podrazumijeva odabir rješenja koja su opravdana i ekonomski prihvatljiva.

(4) Cjelovitost biciklističke mreže osigurava se međusobnim povezivanjem biciklističkih prometnih površina u biciklističku mrežu i njihovom integracijom u cestovnu mrežu.

(5) Izravnost putovanja osigurava se na način da biciklističke prometnice, uključujući i cestovnu mrežu kojom se smiju koristiti biciklisti, omogućuju biciklistima izbor optimalne rute kretanja od polazišta do cilja.

(6) Atraktivnost biciklističkih prometnica postiže se planiranjem izvan profila ceste kada je to izvedivo i ekonomski opravdano na način da je trasa biciklističke prometnice usmjerena na atraktivne objekte u prostoru i vođena na način da osigura vizuru preglednosti između biciklista i atraktivnih objekata u prostoru.

III. SIGURNOST

Članak 6.

(1) Sigurnost biciklista u prometu osigurava se izvedbom biciklističke infrastrukture s elementima biciklističkih prometnica propisanim ovim Pravilnikom i pravilima prometovanja.

(2) Točke konflikta između motornog prometa i biciklista koje se ne mogu izbjeći (na raskrižjima i prijelazima) trebale bi biti označene prometnom signalizacijom, tako da su svi vozači, a ne samo biciklisti, svjesni rizika te da mogu prilagoditi svoje ponašanje.

(3) Završetak biciklističkih prometnica izvodi se na jedan od načina određen ovim Pravilnikom uz propisanu signalizaciju. Iznimku mogu predstavljati slijepe ulice gdje biciklistička prometnica završava/počinje na kraju ulice.

(4) Na biciklističkim prometnicama s većim usponom koji biciklist na može savladati vožnjom, dozvoljeno je guranje bicikla u smjeru u kojem se biciklist kretao prije početka guranja bicikla.

IV. ODABIR VRSTE BICIKLISTIČKE PROMETNICE I NAČINI VOĐENJA BICIKLISTIČKOG PROMETA

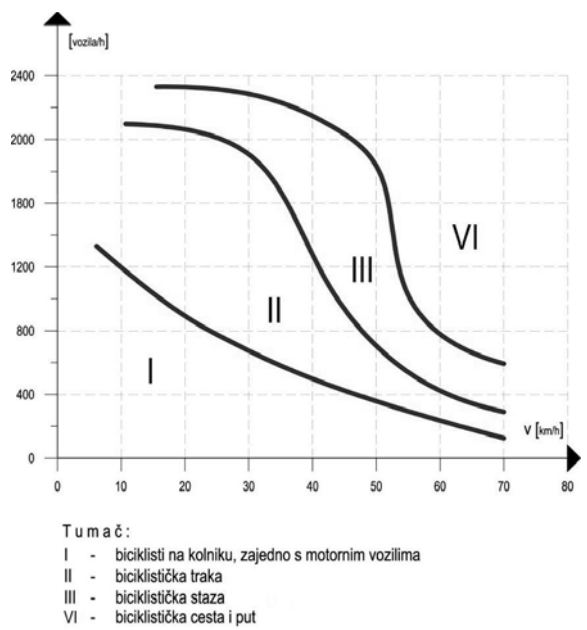
Članak 7.

Odabir biciklističke prometnice

(1) Odabir biciklističke prometnice iz članka 3. ovog Pravilnika određuje se, u pravilu, na osnovu maksimalne dozvoljene brzine kretanja motornih vozila na predmetnoj dionici i vršnog satnog prometa motornih vozila na analiziranoj dionici, prema dijagramu na slici 5.

(2) Duljinu dionice odabrane biciklističke prometnice se određuje projektom ceste prema prometnim, zemljopisnim i urbanim značajkama.

(3) Ukoliko ne postoji prostorno ograničenje kod projektiranja biciklističke infrastrukture, na cestama s dozvoljenim brzinama iznad 50 km/h u pravilu treba izbjegavati vođenje biciklističkog prometa na kolniku zajedno s motornim vozilima.



Slika 5. Kriteriji za izbor biciklističke prometnice

Članak 8.

(1) Biciklističke ceste izvan naselja projektiraju se kada se na određenoj dionici očekuje vršno opterećenje veće od 300 biciklista po satu ili ukoliko postoje prostorni uvjeti za ovaj način vođenja biciklista.

(2) Biciklističke ceste projektiraju se kao jednosmjerne i dvosmjerne za potrebe povezivanja naselja ili turističkih lokaliteta, uz autoceste, brze ceste, ceste namijenjene isključivo za promet motornih vozila, ostale višetračne ceste kao i dvotračne ceste sukladno kriterijima prikazanim na slici 5. članka 7.

(3) Broj biciklističkih prometnih traka određuje se na način da se za očekivani promet veći od 500 biciklista/h predvidi jedna prometna traka.

Članak 9.

Odabir vrste biciklističko-pješačke staze

(1) Biciklističko-pješačka staza može se izvesti kao:

– zajednička prometna površina izvedena u istoj razini označena samo prometnim znakom (bez razdjelne crte),

– zajednička prometna površina izvedena u istoj razini s posebnim dijelom za kretanje biciklista i pješaka označena oznakama na kolniku (s razdjelnom crtom) i prometnim znakovima.

(2) Biciklističko-pješačka staza izvodi se s jedne strane ceste ili obje strane ceste za promet pješaka i jednosmjerni promet biciklista, te za promet pješaka i dvosmjerni promet biciklista. Na biciklističko-pješačkim stazama za dvosmjerni promet smjerovi kretanja moraju biti odvojeni oznakama na kolniku.

(3) Biciklističko-pješačka staza iz stavka 1. alineje 1. ovoga članka izvodi se sukladno odredbama iz članka 15.

(4) U slučajevima izvedbe biciklističko-pješačke staze iz stavka 1. alineje 2. ovoga članka potrebno je osigurati uvjete za kretanje slijepih i slabovidnih osoba u skladu s posebnim propisom.

Članak 10.

(1) Biciklistički promet odvija se na kolniku ceste zajedno s motornim prometom kada su ispunjeni uvjeti prikazani na slici 5. članka 7.

(2) Iznimno, biciklistički promet odvija se na kolniku ceste zajedno s motornim prometom i u slučaju kada nisu ispunjeni uvjeti iz stavka 1. ovog članka (veća brzina i/ili količina motornog prometa), uz primjenu posebne signalizacije upozorenja na prisutnost biciklista na kolniku.

V. PROJEKTIRANJE BICIKLISTIČKIH PROMETNICA

V. I. DIMENZIONIRANJE ELEMENATA POPREČNOG PROFILA

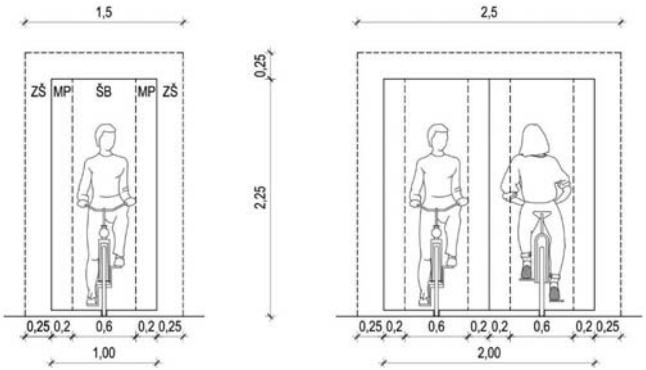
Članak 11.

Slobodni i prometni poprečni profil biciklističkih prometnica

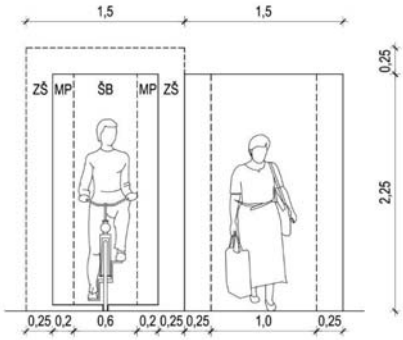
(1) Minimalne dimenzije biciklističkih prometnica određene su širinom bicikla (ŠB), manevarskim prostorom bicikla (MP) i širinom zaštitnog pojasa (ZŠ).

(2) Prometni poprečni profil biciklističke prometnice čini zbroj širine bicikla (ŠB) i širine manevarskog prostora (MP) sa svake strane te minimalno iznosi za jednog biciklistu 1,00 metar, a za dva biciklista minimalno 2,00 metra.

(3) Slobodni poprečni profil biciklističke prometnice čini prometni poprečni profil uvećan za širinu zaštitnog pojasa (ZŠ) sa svake strane, te iznosi za jednog biciklistu minimalno 1,50 metara, a za dva biciklista 2,50 metara (slike 6. i 7).



Slika 6. Slobodni i prometni profil za promet jednog i dva biciklista



Slika 7. Slobodni i prometni profil za promet jednog biciklista i pješaka

(4) Širina zaštitnog pojasa prikazana je na slikama 6. i 7. te se primjenjuje i između pješačkih i biciklističkih površina.

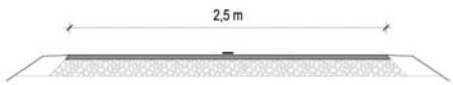
(5) Širina razdjelne i rubne crte ne ulazi u širinu prometnog profila biciklističke prometnice.

Članak 12.

Biciklističke ceste

(1) Biciklističke ceste namijenjene su dvosmjernom prometu biciklista minimalne širine 2,5 m, koja osigurava dvosmjerni promet biciklista i pretjecanja (Slika 8.).

(2) Biciklistička cesta izvodi se kao samostalna prometna površina izvedena izvan poprečnog profila ceste za motorni promet.



Slika 8. Dimenzije biciklističke ceste

Članak 13.

Biciklističke staze

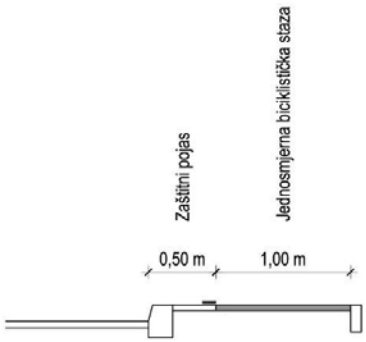
(1) Biciklistička staza izvodi se, u odnosu na kolnik, kao jednosmjerna, s jedne ili obje strane kolnika, ili kao dvosmjerna, s jedne ili obje strane kolnika.

(2) Jednosmjerna biciklistička staza izvodi se minimalne širine 1,0 m, a kada je dvosmjerna izvodi se minimalne širine 2,0 m (slike 9. i 10.).

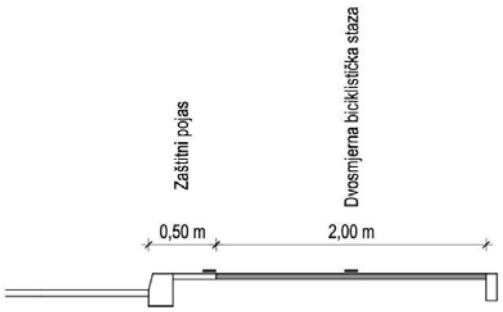
(3) Biciklistička staza odvaja se zaštitnim pojasom od kolnika ceste ili pješačke staze.

(4) Biciklistička staza se od zaštitnog pojasa, kada je isti u razini s biciklističkom stazom, može odvojiti rubnjakom koji ne smije biti viši od razine biciklističke staze za 7 cm.

(5) Biciklističke staze u naselju koje se od kolnika odvajaju visinski najmanje 12 cm moraju od ruba kolnika biti udaljene minimalno 0,50 m. Iznimno, u slučaju nedostatka prostora, umjesto minimalne udaljenosti može se postaviti ograda.



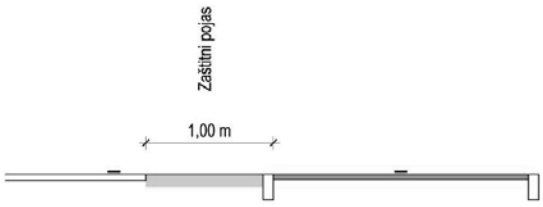
Slika 9. Dimenzije jednosmjerne biciklističke staze u naselju



Slika 10. Dimenzije dvosmjerne biciklističke staze u naselju

(6) Biciklističke staze u naselju koje su od kolnika odvajaju tlocrtno moraju od ruba kolnika biti udaljene minimalno 1,0 m (Slika 11.).

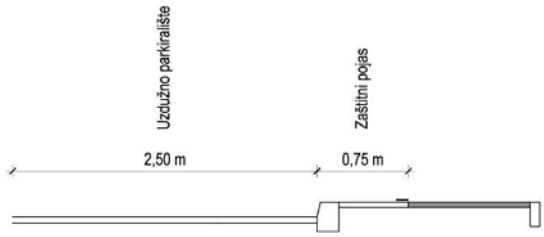
(7) Odvajanje biciklističke staze u naselju izvodi se popločanom zaštitnom trakom, zelenim pojasom ili na drugi način koji osigurava sigurnost biciklističkog prometa.



Slika 11. Zaštitni pojas biciklističke staze u istoj razini s kolnikom u naselju

(8) Širina zaštitnog pojasa između prometnog profila biciklističke staze i fizičke prepreke (prometnog znaka, rasvjetnog stupa, građevinskog objekta, koso/okomito parkirana vozila) iznosi minimalno 0,25 m.

(9) Širina zaštitnog pojasa između prometnog profila biciklističke staze i uzdužno parkiranih vozila iznosi minimalno 0,75 m (Slika 12.).



Slika 12. Zaštitni pojas biciklističke staze uz trak za uzdužno parkiranje

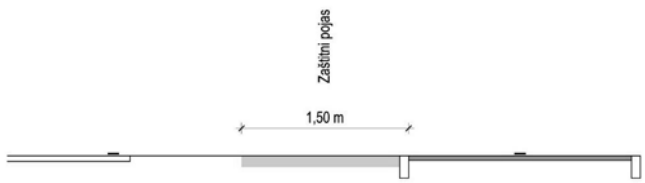
(10) Biciklističke staze izvan naselja odvajaju se od kolnika zaštitnom zelenom površinom, a ukoliko to nije moguće, potrebno je postaviti čeličnu zaštitnu ogradu (slike 13. i 14.).

(11) Minimalna zaštitna širina zelene površine između vanjskog ruba bankine i biciklističke površine iznosi 1,5 m.

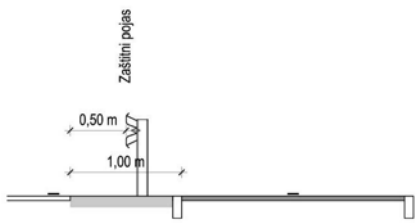
(12) Zaštitna ograda između kolnika za motorna vozila i biciklističkih staza postavlja se u slučaju:

– kada je razmak između vanjskog ruba bankine i biciklističke prometnice manji od 1,5 m,

– kada je razmak između vanjskog ruba bankine i biciklističke prometnice manja od 10,0 m, a biciklistička staza postavljena je uz vanjski zavoj radijusa R≤ 175 m.



Slika 13. Zaštitni pojas biciklističke staze uz cestu izvan naselja bez zaštitne ograde



Slika 14. Zaštitni pojas biciklističke staze uz cestu izvan naselja sa zaštitnom ogradom

Članak 14.

Biciklistička traka

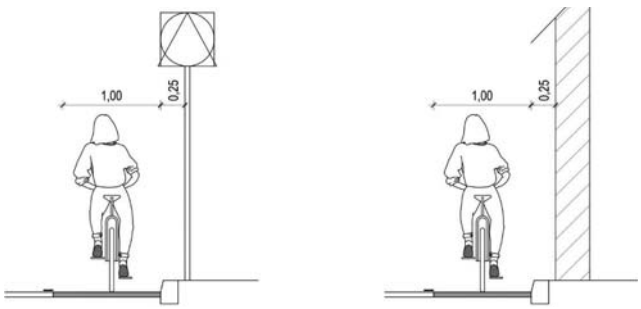
(1) Biciklistička traka, u odnosu na kolnik, izvodi se obostrano za jednosmjerni promet biciklista.

(2) Odluka o izvedbi biciklističkih traka donosi se temeljem prognoze biciklističkog prometa, prostornih uvjeta i sigurnosnih zahtjeva.

(3) Biciklistička traka na prometnici s jednosmjernim prometom izvedena u smjeru suprotnom od smjera kretanja motornih vozila, mora biti označena prometnim znakom.

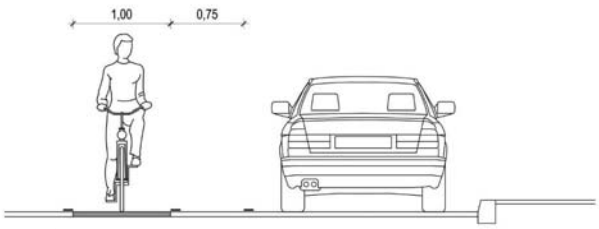
(4) Jednosmjerna biciklistička traka izvodi se minimalne širine 1,0 m uz osiguranje minimalne širine zaštitnog pojasa prema površinama za druge vrste prometa.

(5) Širina zaštitnog pojasa uz biciklističku traku u odnosu na stalne prepreke (stupovi za rasvjetu, prometni znakovi, građevinski objekt) iznosi minimalno 0,25 m (Slika 15.).



Slika 15. Širina zaštitnog pojasa biciklističke trake uz stalne zapreke

(6) Širina zaštitnog pojasa između prometnog profila biciklističke trake i uzdužno parkiranih vozila iznosi minimalno 0,75 m (Slika 16.). Ukoliko je na kolniku iscrtana oznaka kojom se prostor za parkiranje odvaja od ostalog dijela kolnika, onda širina zaštitnog pojasa prometnog profila biciklističke prometnice do crte razdvajanja iznosi minimalno 0,5 m.



Slika 16. Širina zaštitnog pojasa biciklističke trake uz trak za uzdužno parkiranje

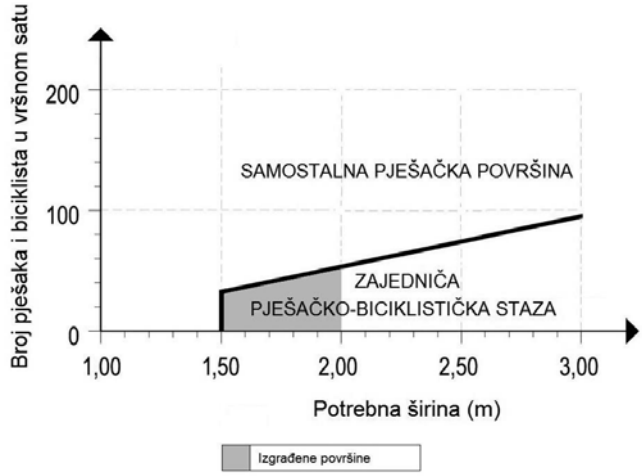
(7) Biciklistička traka izvan naselja izvodi se samo u slučaju manjih udaljenosti između naselja.

Članak 15.

Biciklističko-pješačke staze

(1) Biciklističko-pješačka staza za zajedničko kretanje biciklista i pješaka izvodi se sa minimalnom širinom staze od 1,5 m za izgrađene površine, odnosno 2,0 m za nove površine i površine nad kojima se provodi rekonstrukcija.

(2) Širina biciklističko-pješačke staze ovisi i o broju biciklista i pješaka u vršnom satu, a određuje se prema dijagramu na slici 17.



Slika 17. Određivanje širine biciklističko-pješačke staze

V. II. TLOCRTNI I VISINSKI ELEMENTI BICIKLISTIČKIH PROMETNICA

Članak 16.

Tlocrtni elementi

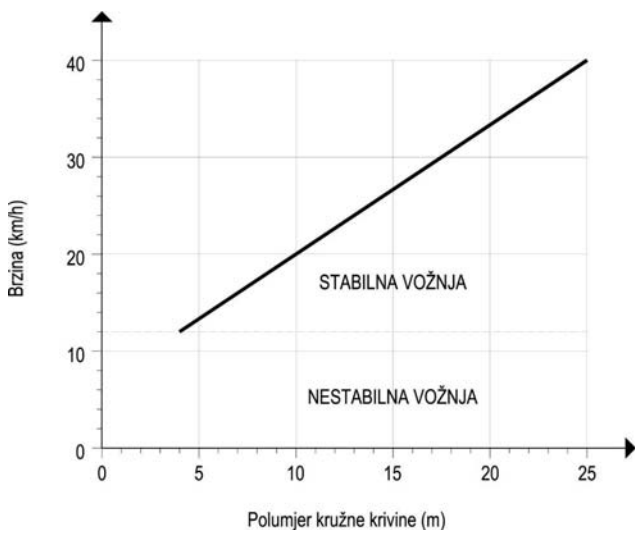
(1) Minimalni polumjer kružnoga luka biciklističke prometnice iznosi R_{min} = 5,0 m,određuje se prema tablici 1 i određen je za poprečni nagib biciklističke prometnice od 2,5%.

Projektna brzina V_p (km/h)	12	16	20
R_{min} (m)	5,0	8,0	10,0

Tablica 1: Minimalni polumjer kružnoga luka biciklističke prometnice

(2) Minimalni polumjer unutarnjeg kružnog luka biciklističke prometnice u raskrižju je R_{min} = 1,0 m.

(3) Odnos projektne brzine i veličine polumjera kružne krivine dan je na dijagramu na slici 18.



Slika 18. Dijagram odnosa projektne brzine i veličine polumjera kružne krivine

(4) Tlocrtni elementi za biciklističke trake određuju se projektom ceste ili ulice.

Članak 17.

Poprečni nagib

(1) Minimalni poprečni nagib biciklističke prometnice u pravcu iznosi 1,5%.

(2) Minimalni poprečni nagib biciklističke prometnice u krivini u pravilu je usmjeren prema centru zavoja i iznosi 2,5%.

(3) Poprečni nagib biciklističke prometnice na kojima se postižu veće brzine od 20 km/h iznosi od 2,5% do 5,0%.

(4) Minimalni poprečni nagib biciklističko-pješačke staze iznosi 1,5%.

(5) Poprečni nagib biciklističke trake jednak je nagibu kolnika.

(6) Poprečni nagib biciklističkog puta ovisi o vrsti građevinskog materijala od kojeg je izrađen i određuje se građevinskim projektom s tim da ne može biti manji od 2,5%.

Članak 18.

(1) Biciklističke trake i biciklističke staze koje se projektiraju i grade u profilu ceste imaju uzdužni nagib jednak kolniku ceste.

(2) Pri projektiranju biciklističkih prometnica izvan profila ceste veličina uzdužnog nagiba i njegova duljina ne smije prelaziti vrijednosti dane u tablici 2.

Uzdužni nagib (%)	Maksimalna duljina uspona (m)
10	20
6	65
5	120
4	250
3	>250

Tablica 2: Veličina uzdužnog nagiba i njegova najveća duljina

(3) Na dijelu biciklističke prometnice gdje se očekuje pojava guranja bicikala zbog uspona, potrebno je predvidjeti i odmorišta za bicikliste.

(4) Ukoliko prostorne mogućnosti dozvoljavaju i ukoliko je isto opravdano iz ekonomskih i sigurnosnih razloga, širinu biciklističke prometnice na usponima većim i duljim od vrijednosti u tablici 3 potrebno je povećati za 1 m, a ukoliko isto nije izvedivo, takvu dionicu ceste treba prometnim znakovima označiti kao opasnu.

Članak 19.

Elementi nivelete

(1) Zaobljenje nivelete biciklističke prometnice u profilu ceste izvodi se sukladno kriterijima određenim za cestu.

(2) Zaobljenje nivelete biciklističke prometnice izvan profila ceste pri promjeni uzdužnog nagiba manjeg od 5% nije potrebno izvoditi.

(3) Minimalni polumjer konveksnog zaobljenja nivelete na biciklističkoj prometnici izvan profila ceste (ulice) pri promjeni uzdužnog nagiba većeg od 5% iznosi R_{min} = 40,0 m.

(4) Minimalni polumjer konkavnog zaobljenja nivelete na biciklističkoj prometnici izvan profila ceste (ulice) pri promjeni uzdužnog nagiba većeg od 5% iznosi R_{min} = 25,0 m.

(5) Minimalni polumjer zaobljenja nivelete ovisi o projektnoj brzini bicikla V_p, određuje se prema tablici 3.

Projektna brzina V_p (km/h)	Minimalni polumjer konveksnog zaobljenja R_{min} (m)	Minimalni polumjer konkavnog zaobljenja R_{min} (m)
20	40	25
30	80	50
40	150	100
50	300	200

Tablica 3: Minimalni polumjer zaobljenja nivelete

Članak 20.

Zaustavna preglednost

(1) U slučaju nailaska biciklista na nepokretnu ili pokretnu zapreku potrebno je osigurati minimalnu duljinu preglednosti koja će osigurati njegovo sigurno zaustavljanje.

(2) Duljina zaustavne preglednosti jednaka je duljini zaustavnog puta bicikliste koja se mora osigurati na svim dijelovima biciklističke prometnice u horizontalnom i vertikalnom smislu za oba smjera vožnje.

(3) Zaustavna preglednost za sigurno zaustavljanje biciklista pred zaprekom koja se nalazi na biciklističkoj prometnici, ovisi o brzini kretanja biciklista i prikazana je u tablici 4.

Projektna brzina V_p (km/h)	Zaustavna preglednost pred pokretom ili nepokretnom zaprekom (m)
20	30
30	40

Tablica 4: Zaustavna preglednost pred pokretom ili nepokretnom zaprekom

Članak 21.

Preglednost u raskrižju

(1) Na mjestu prijelaza biciklističke prometnice preko ceste mora biti osigurana potrebna duljina preglednosti na privozu.

(2) Preglednost u raskrižju u odnosu na motorni promet propisana je posebnim propisom, sukladno zakonu kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama.

(3) Metodologija utvrđivanja potrebne duljine preglednosti u raskrižju jednaka je metodologiji koja se koristi za utvrđivanje potrebne duljine preglednosti za motorni promet.

Članak 22.

Kolnička konstrukcija biciklističkih prometnica

(1) Kolnička konstrukcija biciklističke prometnice dimenzionira se prema važećim propisima i normama građevinske struke.

(2) Kolnička konstrukcija biciklističke prometnice projektira se i izvodi tako da zadovolji uvjete nosivosti, ravnosti, hvatljivosti i odvodnje.

VI. KRIŽANJE BICIKLISTIČKIH PROMETNICA S OSTALIM PROMETNIM POVRŠINAMA

Članak 23.

(1) Biciklističke prometnice mogu se križati u istoj razini s cestama (ulicama) i prugama te prelaziti preko trgova i drugih javnih prometnih površina. Križanje biciklističke prometnice s cestom (ulicom) može biti i denivelirano.

(2) Biciklistička prometnica, u križanju s drugom prometnicom ili na mjestu prelaska preko iste mora:

– osigurati kontinuitet i jednoznačnost vođenja biciklističkog prometa,

– osigurati kretanje biciklista, posebno na mjestima promjene smjera, u vidnom polju drugih vozača,

– biti propisno označena (posebno prednost prolaska),

– osiguravati propisanu preglednost,

– biti vizualno posebno istaknuta.

Članak 24.

Vođenje biciklističkog prometa u raskrižju

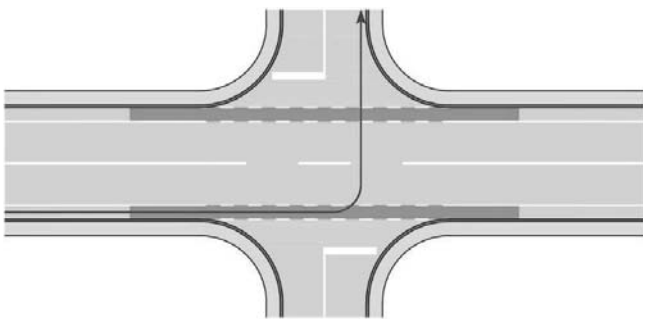
Vođenje biciklističkog prometa u području raskrižja sastavni je dio prometno-građevinskog uređenja raskrižja.

Članak 25.

Lijevo skretanje biciklista u raskrižju

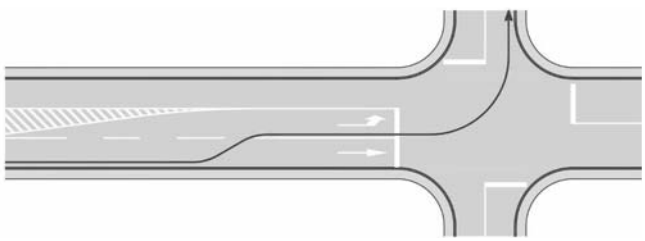
(1) Izbor putanje kretanja biciklista raskrižjem pri lijevom skretanju uvjetovan je prometnim uređenjem raskrižja.

(2) Lijevo skretanje biciklista u raskrižju, kada se isti kreće biciklističkom trakom ili stazom, izvodi se na način tako da se biciklist kreće biciklističkom trakom ili stazom kroz raskrižje te dolaskom sporednog privoza započne skretanje u lijevo prelazeći glavni smjer kretanja (Slika 19.).



Slika 19. Način lijevog skretanja biciklista u raskrižju s biciklističkom trakom

(3) Biciklist lijevo skretanje u raskrižju ceste za mješoviti promet izvodi na način da se prvo prestroji u prometnu traku za lijevo skretanje i potom nastavi skretanje ulijevo (Slika 20.).

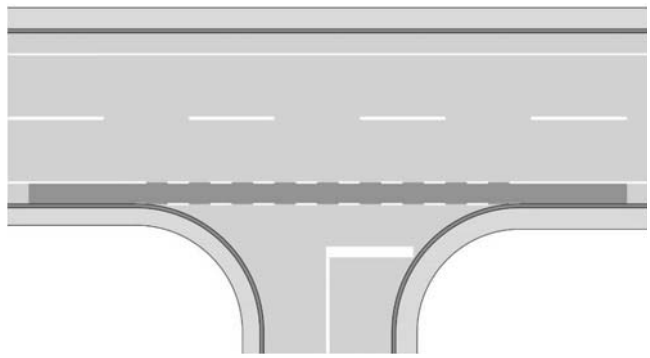


Slika 20. Način lijevog skretanje bicikliste u raskrižju ceste za mješoviti promet

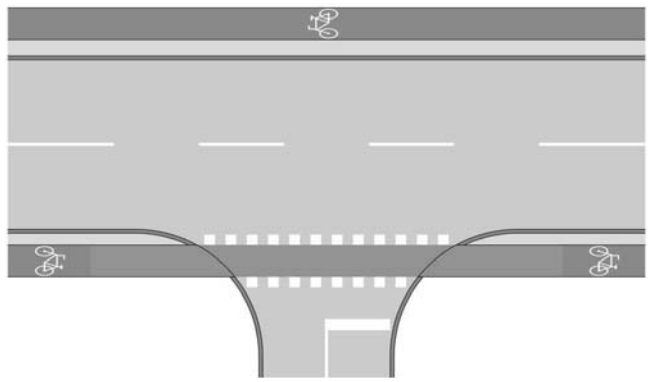
Članak 26.

Vođenje biciklističkog prometa preko privoza sporedne ceste

(1) Biciklistički promet vodi se u raskrižju izravno preko privoza sporedne ceste biciklističkom trakom (Slika 21.) ili biciklističkom stazom (Slika 22.) u kojem slučaju biciklisti imaju prednost u odnosu na sudionike prometa koji u raskrižje ulaze iz sporedne ceste ili skreću u sporednu cestu.

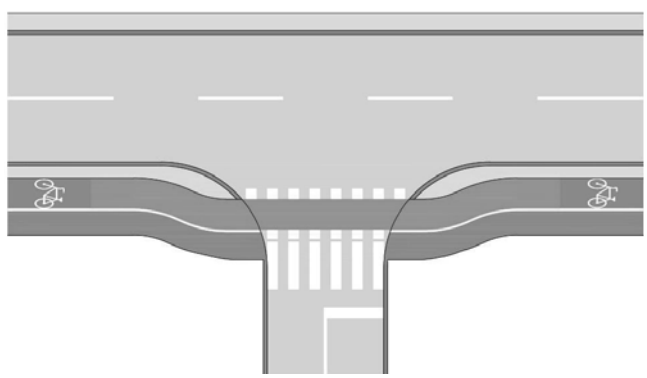


Slika 21. Izravno vođenje biciklističke trake preko privoza sporedne ceste



Slika 22. Izravno vođenje biciklističke staze preko privoza sporedne ceste

(2) Izmaknuto vođenje biciklističkog prometa biciklističkom stazom u raskrižju sa sporednom cestom primjenjuje se kada je potrebno osigurati prostor za čekanje pješaka ispred pješačkog prijelaza. U tom slučaju se biciklistička staza odmiče od središta raskrižja (Slika 23.).

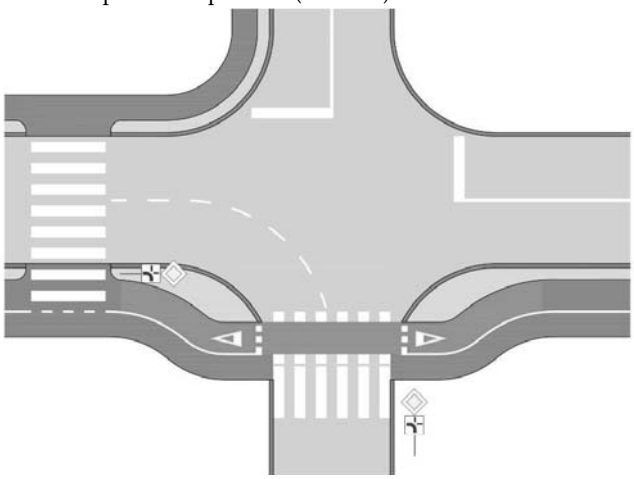


Slika 23. Izmaknuto vođenje biciklističke staze preko privoza sporedne ceste

Članak 27.

Vođenje biciklističkog prometa preko privoza ceste s prednošću prolaska

Pri prijelazu biciklističke staze preko ceste koja je prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska, oduzeta je prednost biciklistima koji se nalaze na biciklističkoj stazi i izlaze na kolnik ceste s prednošću prolaska (Slika 24.).

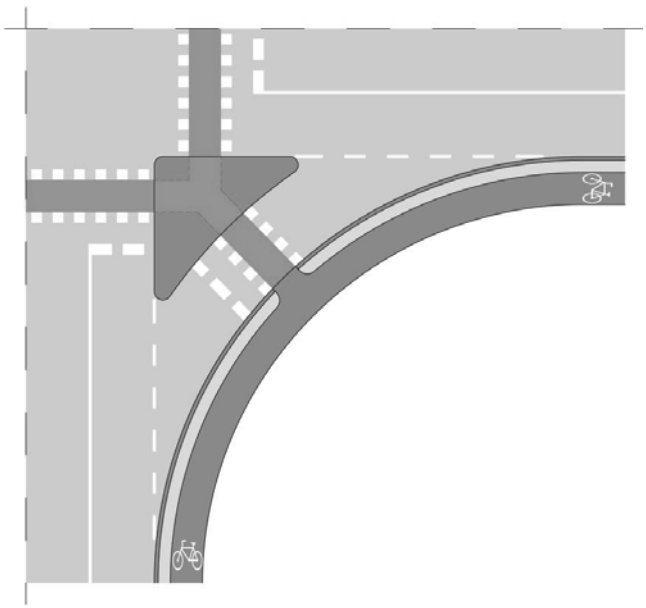


Slika 24. Vođenje biciklističkog prometa preko privoza ceste s prednošću prolaska

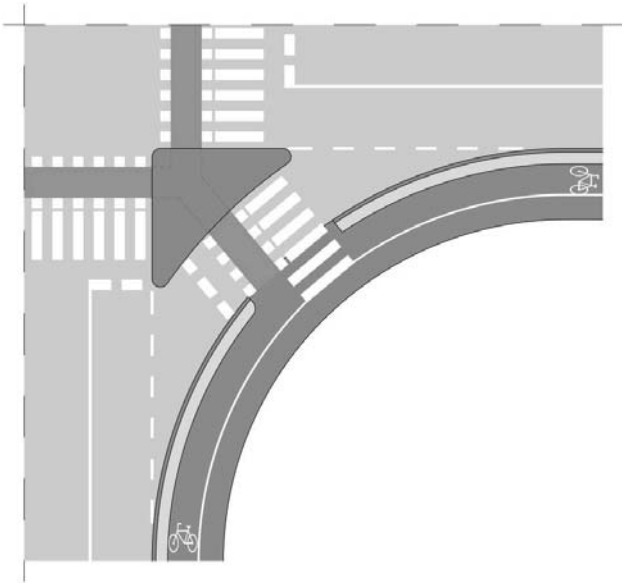
Članak 28.

Vođenje biciklista preko razdjelnih otoka u raskrižju

Vođenje biciklističkog prometa preko razdjelnih otoka u raskrižju ovisi o prometu pješaka, protoku biciklista i ostalim okolnostima. Prijelaz biciklističke prometnice preko raskrižja izvodi se okomito na razdjelni otok, a razlikuje se kada se radi o vođenju biciklističkog prometa preko razdjelnih otoka (Slika 25.) ili zajedničkom vođenju biciklističkog i pješačkog prometa preko razdjelnih otoka (Slika 26.).



Slika 25: Vođenje biciklističkog prometa preko razdjelnih otoka



Slika 26: Zajedničko vođenje biciklističkog i pješačkog prometa preko razdjelnih otoka

Članak 29.

Vođenje biciklista preko raskrižja s kružnim tokom prometa

(1) Za odabir načina vođenja biciklističkog prometa u zoni raskrižja s kružnim tokom prometa uzima u obzir:

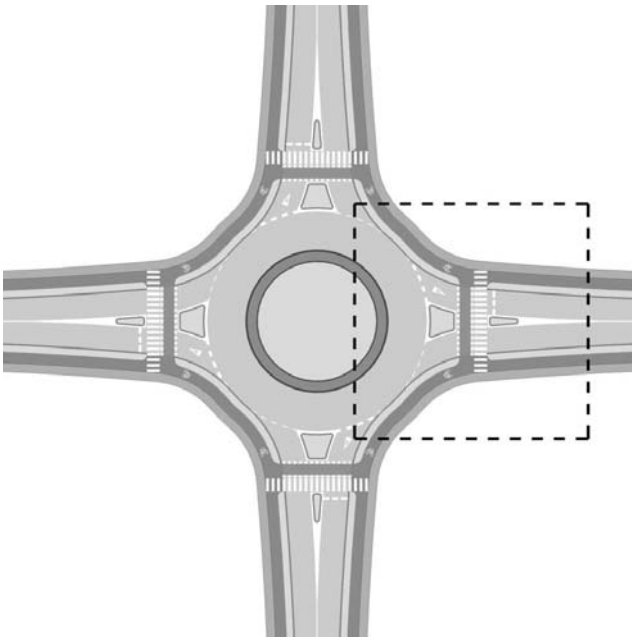
– količina i struktura motornog pometa,

– količina biciklista u raskrižju s kružnim tokom prometa,

– položaj raskrižja s kružnim tokom prometa u cestovnoj mreži.

(2) U raskrižjima s kružnim tokom prometa biciklistički promet se, u pravilu, vodi biciklističkom stazom (slike 27. i 28.).

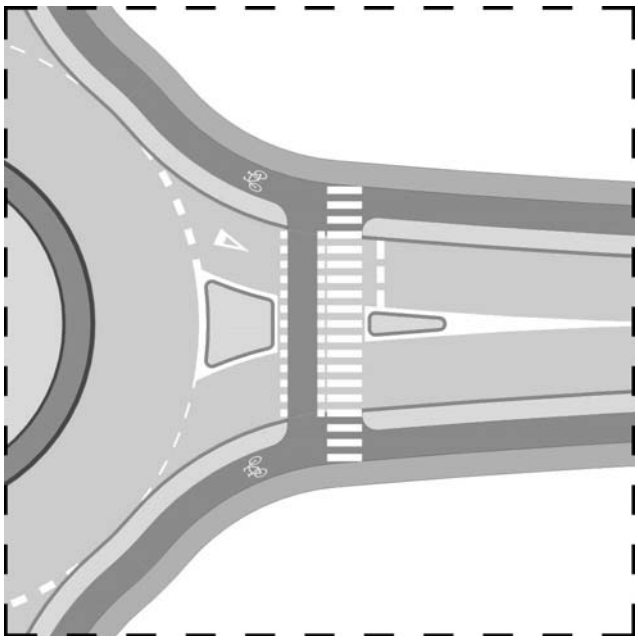
(3) Sva križanja biciklista (i pješaka) s motornim prometom u raskrižjima s kružnim tokom prometa izvode se pod pravim kutom.



Slika 27. Vođenje biciklističkog prometa preko raskrižja s kružnim tokom prometa

(4) Na cestama s malim prometnim opterećenjem gdje se biciklistički promet vodi zajedno sa motornim prometom, primjenjuje se isti način vođenja i u raskrižju s kružnim tokom prometa, ukoliko nije moguće izvođenje biciklističkih traka ili staza.

(5) Biciklistička staza u raskrižju s kružnim tokom prometa na prijelazu preko kolnika mora biti udaljena najmanje 5 m od vanjskog ruba kolnika u raskrižju.



Slika 28. Prijelaz biciklističke staze preko kraka raskrižja s kružnim tokom prometa

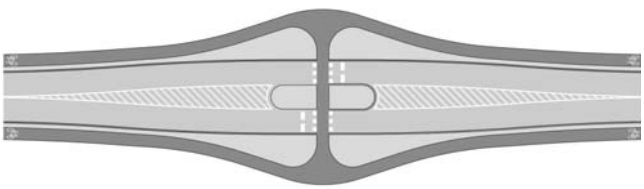
Članak 30.

Križanje biciklističkog i motornog prometa izvan zone raskrižja

(1) Križanje biciklističkog i motornog prometa izvan zone raskrižja izvodi se prijelazom biciklističke prometnice preko ceste.

(2) Prijelaz biciklističke prometnice preko ceste mora biti propisno označen prometnim znakovima, a biciklistička prometnica na mjestu prijelaza preko kolnika sa suvremenim kolničkim zastorom obojena crvenom bojom.

(3) Križanje biciklističkog i motornog prometa izvan zone raskrižja izvodi se preko središnjeg prometnog otoka za bicikliste ako ne postoje prostorna ili druga ograničenja te ako je promet biciklista u vršnom satu veći od 75 (Slika 29.).



Slika 29. Križanje biciklističkog i motornog prometa izvan zone raskrižja

(4) Središnji biciklistički otok mora biti tako dimenzioniran da se brzina vozila zbog delineacije prije nailaska na biciklistički prijelaz preko ceste smanji na maksimalnu brzinu od 50 km/h.

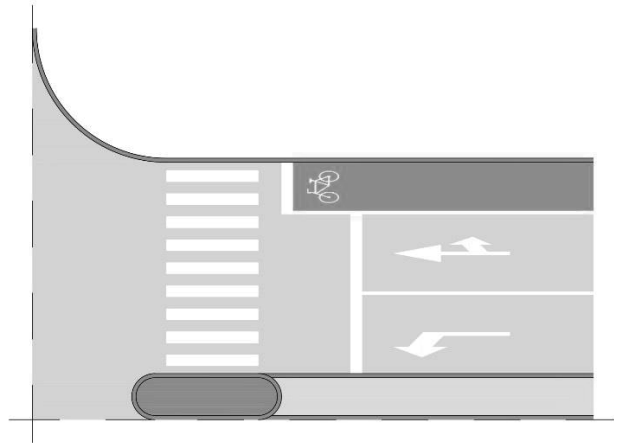
(5) Biciklistička staza u području središnjeg razdjelnog otoka izvodi se u razini s kolnikom.

VII. OSTALI TEHNIČKI ELEMENTI BICIKLISTIČKIH PROMETNIH POVRŠINA

Članak 31.

Površine za zaustavljanje biciklista u raskrižju

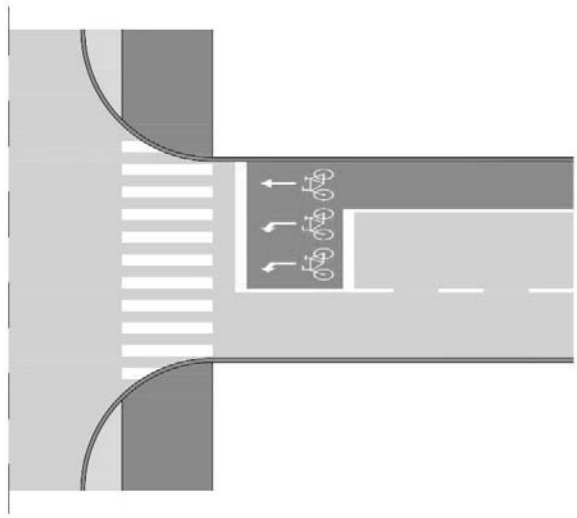
(1) U raskrižjima, radi boljeg uočavanja biciklista može se izvesti pomaknuta crta zaustavljanja za bicikliste (Slika 30.).



Slika 30. Pomaknuta crta zaustavljanja za bicikliste

(2) Na semaforiziranim raskrižjima, ispred pomaknute crte zaustavljanja za bicikliste, potrebno je predvidjeti površinu za zaustavljanje biciklista kada se biciklistički promet vodi kolnikom (biciklistička traka) i kada se na privozu raskrižju očekuje više od 200 biciklista u vršnom satu (Slika 31.).

(3) Površina za zaustavljanje biciklista duga je najmanje 5 m i zauzima cijeli prostor ispred trake za motorni promet, osiguravajući time mogućnost lijevog skretanja biciklista iz posebno označenog prostora, kada je predmetno dozvoljeno prometnim svjetlima, uz uvjet da je isto regulirano prometnim znakovima i oznakama na kolniku.



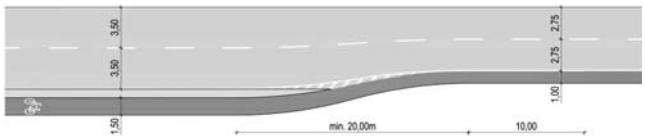
Slika 31. Pomaknuta crta zaustavljanja za biciklista sa površinom za zaustavljanje biciklista

Članak 32.

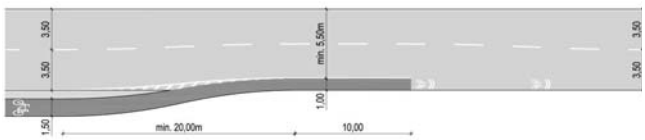
Prijelaz između različitih prometnih površina (biciklistička staza/traka/mješoviti promet)

(1) Prijelaz biciklističke staze u biciklističku traku ili na kolnik izvodi na preglednom mjestu i uz propisanu prometnu signalizaciju, na način kako je prikazano na slikama 32. i 33.

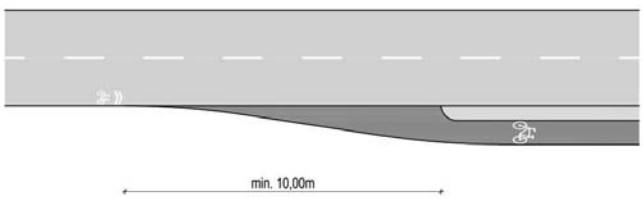
(2) Početak biciklističke staze izvodi se prema slici 34.



Slika 32. Tehničko rješenje prijelaza biciklističke staze na biciklističku traku



Slika 33. Tehničko rješenje prijelaza biciklističke staze na kolnik s mješovitim prometom



Slika 34. Tehničko rješenje prijelaza biciklista s kolnika na biciklističku stazu

(3) Duljina prijelazne zone može se skratiti za 50% ukoliko postoji prostorno ograničenje, ali uz nužno zadržavanje propisane preglednosti.

Članak 33.

Biciklističke rampe

(1) Biciklističke rampe izvode se za prijelaze dijelova ceste ili ulice koji su u odnosu na biciklističku prometnicu nadvišeni ili upušteni.

(2) Minimalna širina biciklističke rampe je 1,50 m i maksimalni uzdužni nagib 10%.

(3) U slučaju nedostatka prostora, velikih troškova izgradnje ili rekonstrukcije postojećih objekata, uz pješačke stepenice izvode se i rampe (žljebovi) minimalne širine 0,15 m za guranje bicikla.

Članak 34.

Vođenje biciklističkih prometnica u području autobusnih stajališta

(1) Biciklističke trake na istoj strani ceste u području autobusnih stajališta označavaju se crvenom bojom kao i biciklističke staze koje prolaze nogostupom u području autobusnog stajališta. Bojenje započinje i završava 5 m nakon područja autobusnog stajališta.

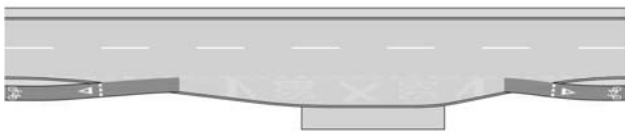
(2) Iznimku od prethodnog stavka predstavljaju zajednički dijelovi biciklističke prometnice i autobusnog stajališta koji se ne označavaju bojenjem.

(3) Vođenje biciklističkih prometnica u području autobusnih stajališta izvodi se na način kako je prikazano na slikama 35., 36., 37. i 38.

Slika 35. Vođenje biciklističke trake kada je autobusno stajalište na kolniku

Slika 36. Vođenje biciklističke staze uz autobusno stajalište na kolniku

Slika 37. Vođenje biciklističke staze uz autobusno stajalište s ugibalištem



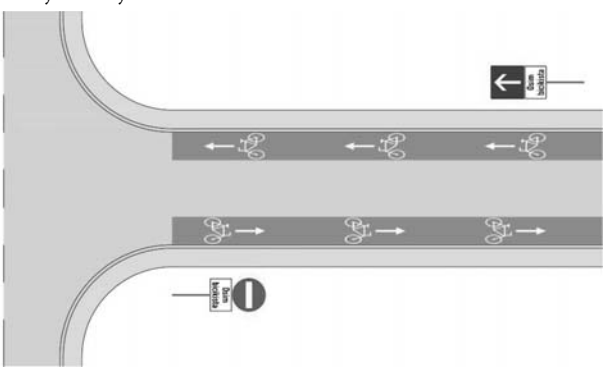
Slika 38. Vođenje biciklističke staze preko autobusnog ugibališta

Članak 35.

Dvosmjerni biciklistički promet u jednosmjernim ulicama

(1) Jednosmjernom cestom biciklistički promet biciklističkim trakama u principu se vodi istim smjerom kojim se vodi i motorni promet i to u pravilu s jedne strane ceste.

(2) Ako se biciklistički promet jednosmjernom cestom vodi dvosmjerno biciklističkim trakama, isto mora biti označeno prometnim znakovima (Slika 39.). U ovom slučaju biciklistička traka mora biti obojena crvenom bojom kroz raskrižje te prije i poslije raskrižja u duljini 10 metara.



Slika 39. Izvedba obostranih biciklističkih traka u jednosmjernoj ulici

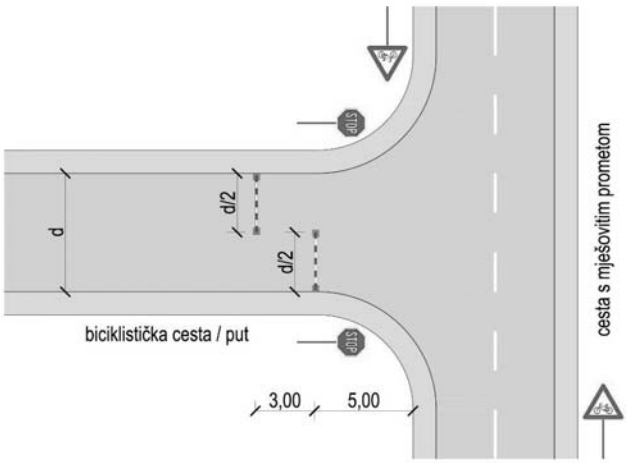
Članak 36.

Završetak biciklističkih površina

(1) Na završetku biciklističkih cesta, a prije uključivanja na prometnice s mješovitim prometom, potrebno je radi sigurnosti biciklista postaviti zapreke kojima se sprječava naglo uključivanje biciklista na cestu s mješovitim prometom (Slika 40.).

(2) Smanjenje brzine biciklista prije uključivanja na cestu s mješovitim prometom može se postići postavljanjem ograda ili drugih zapreka.

(3) Uključivanje biciklista na cestu s mješovitim prometom mora biti označeno odgovarajućom prometnom signalizacijom.



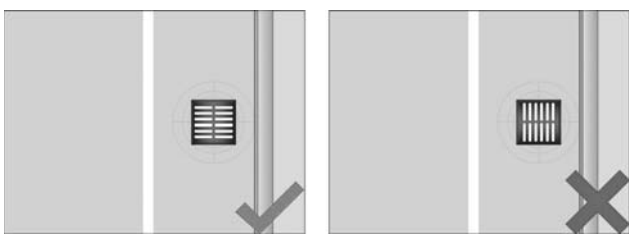
Slika 40. Spoj biciklističke ceste/puta s cestom za mješoviti promet

Članak 37.

Postavljanje slivničkih rešetki

(1) Na biciklističkim prometnicama u pravilu se ne ugrađuju slivničke rešetke.

(2) Iznimno, u slučaju ugradnje slivničkih rešetki, otvori na rešetkama postavljaju se okomito na smjer kretanja biciklista (Slika 41.).



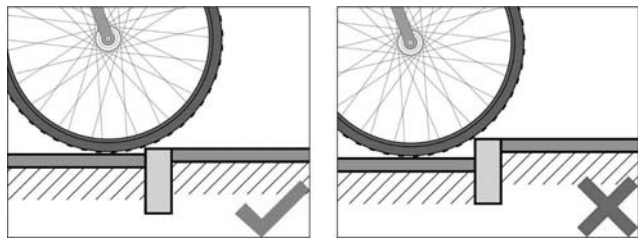
Slika 41. Pravilno i nepravilno usmjerene rešetke na odvodnim šahtovima

Članak 38.

Prijelaz biciklističke prometnice preko nadvišenih ili upuštenih površina

(1) Prijelaz biciklističke prometnice preko nadvišenih ili upuštenih dijelova cestovne prometne infrastrukture (npr. kolnika, ulaza na parkirališta i kolnih ulaza) u odnosu na biciklističku prometnicu izvodi se upuštanjem rubnjaka (Slika 42.) i/ili izgradnjom rampe.

(2) Najveća dopuštena visina upuštenih rubnjaka ne smije prelaziti 3 cm.



Slika 42. Pravilno i nepravilno postavljanje rubnjaka na pravcu kretanja biciklista

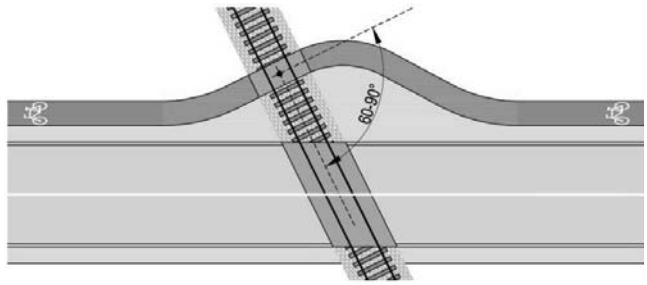
Članak 39.

Prijelaz biciklističke prometnice preko željezničke pruge

(1) Prijelaz biciklističke prometnice preko željezničke pruge u istoj razini izvodi se pod kutom od najmanje 60° (Slika 43.).

(2) Na prometnu površinu prijelaza biciklističke prometnice preko željezničke pruge ugrađuju se gumene ploče odgovarajućih dimenzija.

(3) Odredbe stavka 1. ne odnose se na biciklističke prometnice koje se vode kao sastavni dio ceste.



Slika 43. Prijelaz biciklističke prometnice preko željezničke pruge

Članak 40.

Označavanje površina biciklističkih prometnica

(1) Prometna površina biciklističkih prometnica, uključujući biciklističke-pješačko prijelaze i biciklističke prometnice na područja autobusnih stajališta, na mjestima križanja biciklističkih prometnica sa ostalim prometnim površinama može se izvesti u crvenoj boji.

(2) Kada se prometna površina biciklističko-pješačkog prijelaza ne izvodi crvenom bojom, na početku prijelaza na kolniku se iscrtava piktogram bicikla.

(3) Crvenom bojom izvodi se početak prijelaza biciklističke prometnice na kolnik ceste za mješoviti promet kao i dijelovi biciklističkih prometnica na potencijalno opasnim mjestima.

(4) Biciklistička traka treba biti izvedena crvenom bojom kroz raskrižje te prije i poslije raskrižja u duljini 5 metara (Slika 21.).

Članak 41.

Odvajanje i zaštita biciklističkih prometnih površina

(1) Fizičko odvajanje biciklističke staze od kolnika izvodi se zaštitnim pojasom i/ili rubnjakom i/ili postavljanjem zaštitne ograde.

(2) U naselju se zaštitna ograda postavlja u iznimnim slučajevima kada nije moguće na drugi način osigurati propisanu širinu zaštitnog pojasa.

(3) Izvan naselja zaštitna ograda postavlja se uz biciklističku ili biciklističko-pješačku stazu kada je razmak između vanjskog ruba bankine i biciklističke površine manji od 1,5 m, te u slučaju kada je udaljenost između vanjskog ruba bankine ceste i staze manja od 10 m, a biciklistička staza se nalazi uz vanjski rub ceste u krivini radijusa $R \leq 175$ m.

(4) Zaštitna ograda postavlja se ako je udaljenost između kolnika za promet motornih vozila na kojima je dozvoljena brzina veća od 70 km/h i biciklističke ili biciklističko-pješačke staze manja od propisane.

(5) Kada se ograda izvodi između biciklističko-pješačke staze i prometne površine za motorni promet može se nadograditi povišenim rukohvatom.

(6) Kada se ograda izvodi uz biciklističku prometnu površinu na cestovnom objektu, mora se nadgraditi povišenim rukohvatom, a visina ograde s rukohvatom je najmanje 110 cm mjereno od ruba pješačke i/ili biciklističke površine do vrha rukohvata.

(7) Na prilazima zona gdje je dozvoljen isključivo biciklistički promet, pristup za motorni promet može se ograničiti postavljanjem stupića, rampi i drugih odgovarajućih zapreka.

VIII. PROMETNA SIGNALIZACIJA I OPREMA BICIKLISTIČKIH POVRŠINA

Članak 42.

(1) Prometni znakovi, signalizacija i oprema na biciklističkim površinama projektira se i izvodi u skladu s važećim propisima kojima je propisana vrsta, boja, dimenzije i postavljanje prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama i ovim Pravilnikom.

(2) Prometna signalizacija postavlja se na način da bude jednoznačna, razumljiva, pruža točne informacije o opasnostima, zabranama, ograničenjima, obvezama, kao i ostale informacije i obavijesti potrebne biciklistima.

Članak 43.

Prometnu signalizaciju i opremu za označavanje biciklističkih površina čine:

– prometni znakovi i to:
– znakovi opasnosti,
– znakovi izričitih naredbi,
– znakovi obavijesti,
– dopunske ploče,
– turistička i druga obavijesna signalizacija,
– oznake na kolniku:
– uzdužne oznake (rubna crta, razdjelna crta),
– poprečne oznake,
– ostale oznake (strelice, simboli i dr.),
– prometna oprema:
– oprema za označivanje ruba kolnika,
– zaštitne ograde,
– stupići, rampe i druge odgovarajuće zapreke,
– naprave za parkiranje bicikala (nosači, držači, stalci),
– sustavi za pohranu bicikala (spremnici, biciklističke stanice).

Članak 44.

Prometni znakovi, prometna svjetla i druga svjetlosna signalizacija postavlja se uz biciklističku prometnicu tako da ne zadire u prometni profil biciklističke prometne površine, a u skladu s važećim propisima.

Članak 45.

(1) Prometni znakovi uz biciklističke prometnice postavljaju se na visini od 2,25 m.

(2) Iznimno od stavka 1. ovog članka, prometni znak za označavanje biciklističke rute može se postaviti i na manjoj visini, a minimalno na visini 1,00 m.

(3) Visina iz stavka 1. i 2. ovog članka računa se od biciklističke prometne površine, odnosno druge prometne površine ili tla na kojoj je prometni znak postavljen, do donjeg ruba prometnog znaka, a ako se prometni znak postavlja zajedno s dopunskom pločom, računa se do donjeg ruba dopunske ploče. Visina i položaj prometnog znaka moraju biti takvi da ne ugrožavaju kretanje biciklista, odnosno pješaka i da su im vidljivi.

Članak 46.

Oznake na biciklističkim površinama izvode se bijelom bojom.

Članak 47.

Uzdužne oznake na kolniku mogu biti rubne i razdjelne crte.

Članak 48.

(1) Rubna crta služi za razdvajanje biciklističke prometnice od kolnika za motorni promet ili površina za pješake i izvodi se kao puna neisprekidana crta.

(2) Isprekidana crta u rasteru puno/prazno 0,5x0,5m postavlja se u zoni raskrižja, prolaska biciklističke trake pored autobusnog stajališta s ugibalištem.

(3) Širina rubne crte za odvajanje biciklističke trake od kolnika ovisi o širini prometne trake prema tablici 5.

Širina prometne trake (m)	Širina rubne crte na biciklističkim trakama (cm)
≥ 3,5	20
3,0 – 3,5	15
2,75 – 3,0	12
2,5 – 2,75	10

Tablica 5: Širina rubne crte na biciklističkim trakama

(4) Rubna crta za odvajanje biciklističke trake od kolnika može se izvesti kao zvučna ili vibracijska traka.

(5) Širina crte za odvajanje površine namijenjene za promet biciklista od površine namijenjene za kretanje pješaka na biciklističko-pješačkim stazama iznosi 10 cm.

(6) Rubne crte se ne označuju na biciklističkim cestama.

Članak 49.

(1) Razdjelna crta koristi se za razdvajanje smjerova vožnje kod dvosmjernih biciklističkih prometnica te za međusobno razdvajanje biciklističkih traka namijenjenih za kretanje u istom smjeru.

(2) Širina razdjelne crte iznosi 10 cm.

(3) Razdjelna crta izvodi se kao isprekidana crta u rasteru puno/prazno 1 m, osim kod višetračnih biciklističkih prometnica za razdvajanje smjerova vožnje kada se izvodi kao puna.

(4) Puna razdjelna crta postavlja se i ispred križanja, kada se biciklistima prometnim znakom oduzima prednost prolaska te postoji biciklistička crta zaustavljanja. Na takvim se mjestima izvodi neprekinuta razdjelna crta, u pravilu, duljine 5,0 m.

Članak 50.

Crte zaustavljanja

(1) Crta zaustavljanja na biciklističkim prometnicama izvodi se kao puna ili isprekidana.

(2) Crte zaustavljanja na biciklističkim prometnicama mogu biti iscrtane preko jedne ili više prometnih traka biciklističke prometnice.

(3) Neprekinuta crta zaustavljanja označava mjesto na križanjima biciklističke prometnice s dugim prometnim površinama na kojem se biciklist mora zaustaviti. Izvodi se u širini od 30 cm. Ispred crte zaustavljanja izvodi se natpis STOP.

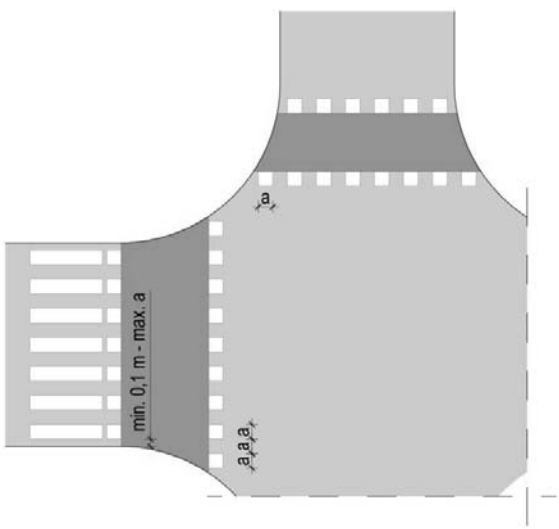
(4) Isprekidana crta zaustavljanja označava mjesto na kojemu biciklist mora zaustaviti bicikl ako je potrebno i propustiti vozila i/ili pješake koja se kreću prometnom površinom s pravom prednosti prolaska. Ispred crte zaustavljanja izvodi se trokut upozorenja.

Članak 51.

Prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko raskrižja

(1) Prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko raskrižja, u pravilu, se označava uz pješački prijelaz, na strani bliže centru raskrižja (Slika 44.).

(2) Prijelaz se označava kvadratima (a) bijele boje dimenzija 0,4 do 0,6 m, a ovisno o širini crte pješačkog prijelaza.



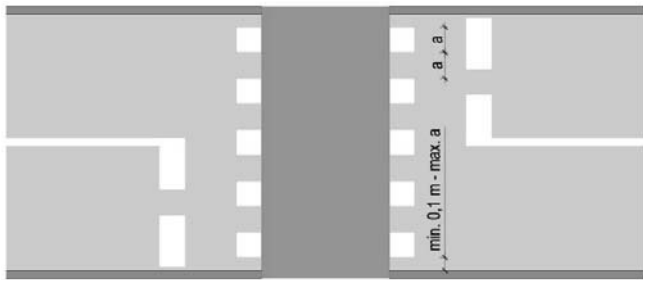
Slika 44. Prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko raskrižja

Članak 52.

Prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolnika

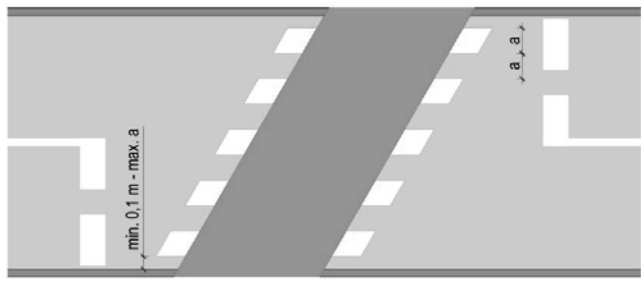
(1) Prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolnika označava se kvadratima (a) bijele boje dimenzija 0,4 do 0,6 m. (Slika 45.).

(2) Širina prijelaza (š), uključujući oznake na kolniku, iznosi najmanje 2,0 m za jednosmjernu i 3,0 m za dvosmjernu biciklističku prometnicu.



Slika 45. Okomiti prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolnika

(3) Iznimno, prijelaz biciklističke staze ili trake može se izvesti kao kosi. Kod kosih prijelaza kvadrati koji označavaju prijelaz biciklističke prometnice preko kolnika zamjenjuju se rombovima (Slika 46.)



Slika 46. Kosi prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolnika

(4) Prijelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolnika se izvodi crvenom bojom.

Članak 53.

Ostale oznake na biciklističkim površinama su:

– strelice,
– prometni znak iscrtan na kolniku – trokut upozorenja / STOP,
– piktogram bicikla,
– oznaka na kolniku za prometovanje bicikla.

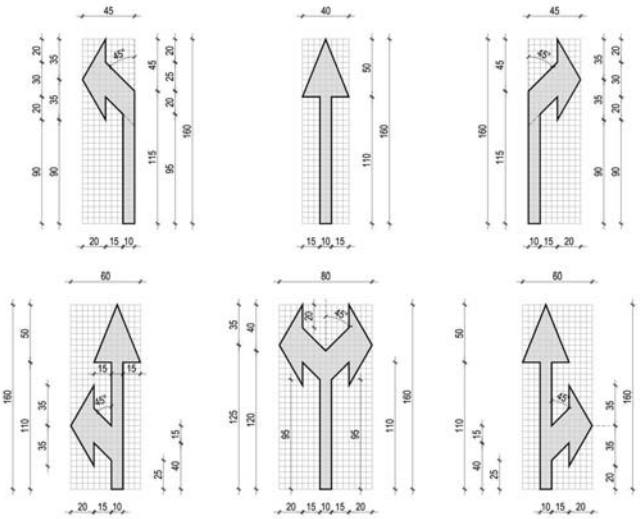
Članak 54.

Strelice za označavanje smjera vožnje na biciklističkim površinama

(1) Strelice za označavanje smjera vožnje upotrebljavaju se za označavanje smjera vožnje biciklista na biciklističkim cestama, stazama i trakovima.

(2) Strelicama se mogu označiti smjerovi (Slika 47.):

– jedan smjer (lijevo, ravno, desno),
– dva smjera (ravno-lijevo, ravno-desno i lijevo-desno).



Slika 47. Izgled i dimenzije strelica na biciklističkim površinama

Članak 55.

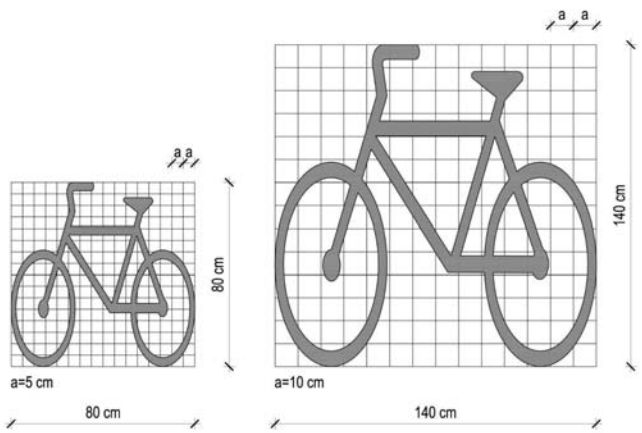
Trokut upozorenja

Oznaka na kolniku »trokut upozorenja« izvodi se na biciklističkim površinama i upozorava bicikliste na oduzimanje prednosti prolaska. U pravilu se postavlja u kombinaciji s pripadajućim prometnim znakom.

Članak 56.

Piktogram bicikla

(1) Piktogram bicikla iscrtan na biciklističkim površinama služi za jedinstveno označavanje biciklističke prometne površine (Slika 48.).



Slika 48. Piktogram bicikla

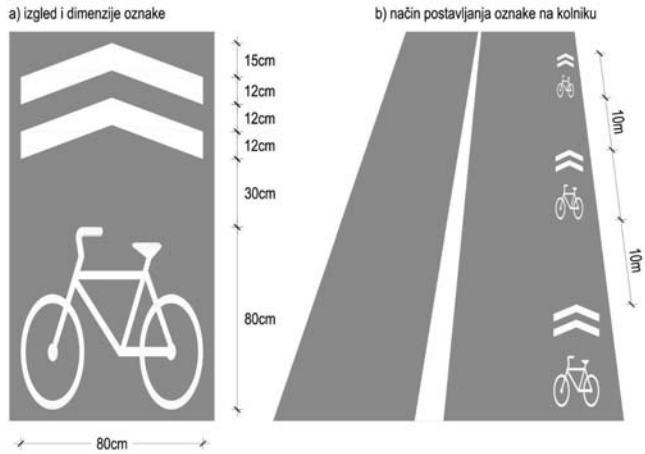
(2) U području raskrižja piktogram bicikla koristi se u kombinaciji sa strelicom za označavanje smjera vožnje.

(3) Piktogram bicikla izvodi se najmanje prije i poslije svakog raskrižja. Simbol je potrebno ponavljati u pravilnim razmacima svakih 50 – 100 m u izgrađenom području i 500 – 750 m izvan izgrađenog područja.

Članak 57.

Oznaka za zajedničko prometovanja biciklista s motornim vozilima na kolniku

(1) Na cestama na kojima prometuju biciklisti zajedno s motornim prometom, a gdje se očekuje značajniji promet biciklista, uz odgovarajuće prometne znakove, potrebno je iscrtati i oznake na kolniku koje simboliziraju prometovanje biciklista (Slika 49.).



Slika 49. Oznaka za zajedničko prometovanja biciklista s motornim vozilima na kolniku

(2) Oznake na kolniku koje simboliziraju prometovanje biciklista postavljaju se u grupama po tri s međusobnom udaljenosti 10 m. Najveći razmak između grupa oznaka ne smije biti veći od 5 km ceste.

(3) Potreba označavanja i učestalost ponavljanja utvrđuje se prometnim elaboratom ovisno o prometu i značajkama cestovne mreže i duljinama dionica bez uključivanja novih sudionika prometa.

IX. PARKIRALIŠNE POVRŠINE, SPREMIŠTA ZA POHRANU BICIKALA I SUSTAVI JAVNIH BICIKALA

Članak 58.

Površine za parkiranje bicikala moraju zadovoljiti sljedeće uvjete:

– omogućavati parkiranje dovoljnog broja bicikala s obzirom na potrebu,

– nalaziti se uz potencijalno zanimljive sadržaje,

– biti lako dostupne biciklistima i pješacima,

– biti locirane na sigurnoj lokaciji (frekventno mjesto, dobra vidljivost, rasvjeta).

Članak 59.

(1) Parkiranje i pohrana bicikala organizira se kroz:

– naprave za parkiranje,

– spremišta za pohranu.

(2) Naprave za parkiranje trebaju biti učvršćene za tlo ili objekt u kojem se nalaze te omogućiti sigurno i pristupačno vezivanje bicikla za okvir bicikla.

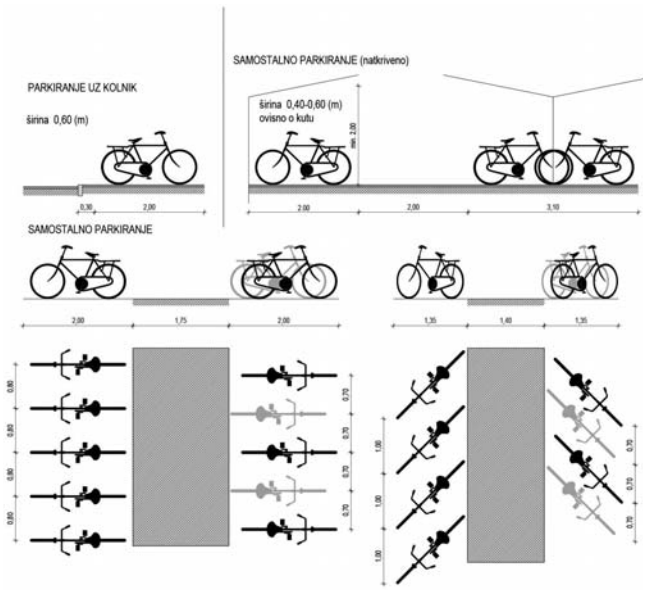
(3) Parkirališne površine na kolodvorima i mjestima izmjene prometnih sredstava unutar sustava integriranog prijevoza trebaju

omogućiti brzu izmjenu prometnog sredstva te biti opremljene posebnim sustavom zaštite i sigurnosti (kamere, nadstrešnica, rasvjeta i sl.).

(4) Preporuča se izvođenje najmanje 30% natkrivenih parkirališnih površina uz javne objekte.

Članak 60.

Osnovne dimenzije parkirališnih mjesta za bicikle prikazane su na slici 50.



Slika 50. Standardne dimenzije parkirališnih mjesta za bicikle

Članak 61.

Sustav javnih bicikala

(1) Sustav javnih bicikala sastoji se od bicikala, parkirališno-sigurnosnih instalacija, sustava upravljanja korisnicima te ostale opreme.

(2) Upravitelji objekta dužni su na zahtjev organizatora sustava javnih bicikala staviti na raspolaganje minimalne biciklističke parkirališne površine određene za sustav javnih bicikala.

Članak 62.

Minimalne parkirališne površine

(1) Minimalni kapacitet biciklističke parkirališne površine ovisi o vrsti objekta uz koji se nalazi i određuje se prema tablici 6.:

Vrsta objekta	Minimalni broj potrebnih parkirališnih mjesta za bicikle (pmb)
Poslovna djelatnost	1 pmb/100 m^2 bruto površine (za zaposlene)
Trgovački centar	5 pmb/100 m^2 bruto površine (za posjetitelje)
Obrazovna ustanova	2 pmb/5 učenika ili zaposlenih
Rekreacijski centar/ sportska dvorana	10 pmb/100 sjedala (za posjetitelje)
Kazalište i kino dvorana	10 pmb/100 sjedala (za posjetitelje)
Autobusni i željeznički kolodvor	Nosači za 10% dnevnih putnika na kolodvoru
Bolnica	10 pmb/100 kreveta (za posjetitelje)
Đački i studentski domovi	6 pmb/10 korisnika

Tablica 6.: Broj parkirališnih mjesta za bicikle prema vrsti objekta

(2) Propisani minimalni kapaciteti parkirališnih mjesta za bicikle se umanjuju za broj mjesta koja su nadomještena sustavom javnih bicikala.

(3) Umanjeni dio kapaciteta iz prethodnog stavka ne smije biti viši od 10% propisanih mjesta.

(4) Iznimno od stavka 1., kada se očekuje manji promet biciklista, prometnim elaboratom se može planirati i manji broj parkirališnih mjesta za bicikle.

Članak 63.

(1) Kada biciklistička prometnica slijedi trasu ceste, biciklistima se mora osigurati pristup odmorištu izgrađenom uz cestu.

(2) Kada se biciklistička prometnica vodi izvan koridora ceste potrebno je osigurati odmorište za bicikliste najmanje svakih deset kilometara.

(3) Na odmorištu iz stavka 1. i 2. ovoga članka, ovisno o intenzitetu biciklističkog prometa, potrebno je osigurati odgovarajući broj naprava za parkiranje bicikala.

X. IZGRADNJA I ODRŽAVANJE BICIKLISTIČKIH PROMETNICA

Članak 64.

Izgradnja kolničkih konstrukcija biciklističkih prometnica

(1) Zahtjevi kojima mora udovoljavati kolnička konstrukcija biciklističkih prometnica:

– odgovarajući estetski izgled,

– postojanost slojeva konstrukcije,

– neosjetljivost na klimatske utjecaje,

– ekonomičnost u pogledu građenja i održavanja.

(2) Biciklističke ceste, biciklističke staze i biciklističke trake moraju imati suvremeni kolnički zastor (asfalt, beton, opločnici) te osiguravati odgovarajuću udobnost vožnje.

(3) Kolnička konstrukcija biciklističkih putova mora udovoljavati zahtjevima iz stavka 1. ovog članka, ali izvodi se bez suvremenog zastora.

(4) Vozna površina biciklističkih prometnica mora imati zadovoljavajuću ravnost i hvatljivost.

(5) Kolnička konstrukcija biciklističkih traka mora biti istovjetna kolničkoj konstrukciji kolnika.

Članak 65.

Bojenje površina biciklističkih prometnica

(1) Tri su osnovne metode postizanja obojene površine biciklističkih prometnica:

– korištenjem obojenih agregata, punila i veziva u mješavini habajućeg (završnog) sloja od asfalta,

– ugradnjom obojenih opločnika,

– primjenom površinskog bojenja.

(2) Odluka o tome kojom će metodom biti obojena biciklistička površina ovisi o vrsti biciklističke prometnice, položaju u odnosu na kolnik, te materijalu i načinu izvedbe završnog sloja kolničke konstrukcije biciklističke prometnice.

Članak 66.

Održavanje biciklističkih prometnica

(1) Održavanje biciklističkih prometnica obuhvaća održavanje kolničke konstrukcije biciklističkih prometnica, održavanje prometnih znakova, svjetlosne signalizacije, oznaka na kolniku, opreme biciklističkih prometnica i ostalih infrastrukturnih sustava i građevina koje spadaju u biciklističku infrastrukturu.

(2) Poslovi održavanja biciklističkih prometnica jesu redovito i izvanredno održavanje.

(3) Odgovorne pravne osobe za održavanje biciklističke infrastrukture donose planove i programe održavanja za svaku kalendarsku godinu, prate stanje biciklističke infrastrukture i poduzimaju propisane mjere i postupke redovitog i izvanrednog održavanja kako bi se biciklističke prometnice nalazile u stanju koje osigurava sigurno odvijanje biciklističkog prometa.

XI. PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 67.

(1) Odredbe ovog pravilnika primjenjuju se kod izgradnje novih i rekonstrukcije cesta i ostalih prometnih površina.

(2) Pravne osobe zadužene za upravljanje cestama i jedinice lokalne samouprave obvezne su postojeće stanje na cestama i ostalim prometnim površinama uskladiti s odredbama ovog Pravilnika najkasnije roku od 2 (dvije) godine od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

(3) Oznake i signalizaciju na kolniku koje nisu u skladu s ovim Pravilnikom, a zateknu se na biciklističkim površinama na dan stupanja na snagu ovog Pravilnika, moraju se uskladiti najkasnije roku od 3 (tri) godine od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

Članak 68.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

Klasa: 011-01/13-02/46
Urbroj: 530-05-3-16-19
Zagreb, 23. ožujka 2016.

Ministar
Oleg Butković, v. r.